NOVEMBRE 2021

FAR VALERE LA COP26

Come investire nel trasporto pubblico in questo decennio può proteggere **i nostri lavori, il nostro clima, il nostro futuro**

The Future Is PUBLIC TRANSPORT

C40

Il C40 Cities Climate Leadership Group (C40) connette 97 delle più grandi città del mondo, rappresentando oltre 700 milioni di persone e un quarto dell'economia globale. Creato e guidato dalle città, il C40 si concentra sulla lotta ai cambiamenti climatici e sulla guida dell'azione a livello urbano per ridurre le emissioni di gas serra e i rischi climatici, aumentando salute, benessere e opportunità economiche per gli abitanti delle città.

ITF

La Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF) è una federazione democratica, guidata dagli affiliati, che migliora la vita lavorativa connettendo quasi 700 sindacati affiliati in 150 Paesi e aiutando a garantire diritti, uguaglianza e giustizia ai propri soci. L'ITF dà voce a circa 20 milioni di lavoratori e lavoratrici in tutto il mondo.

SOMMARIO

Sezione 1

RIASSUNTO ESECUTIVO

Con l'azione e gli investimenti pubblici giusti, incluso da parte dei governi nazionali, il trasporto pubblico può essere il motore che fa uscire il mondo dalla crisi economica, sociale e climatica che affrontiamo oggi. I leader mondiali si stanno incontrando per mettersi d'accordo sui passi successivi da intraprendere per l'azione climatica alla conferenza dell'ONU sui cambiamenti climatici a Glasgow. La necessità di agire non è mai stata più urgente. Le Nazioni Unite hanno avvertito che abbiamo un "codice rosso per l'umanità", con il cambio climatico causato dall'uomo che sta già avendo effetti sulle condizioni atmosferiche e provocando eventi meteorologici estremi in ogni regione del nostro pianeta[1].

I trasporti sono attualmente responsabili di un quarto delle emissioni di CO_2. Per contrastare ciò, è necessario un cambio globale al trasporto pubblico, agli spostamenti a piedi e in bicicletta, che riduce l'uso delle automobili insieme alla transizione ai veicoli a emissioni zero. **La proporzione dei viaggi effettuati dal trasporto pubblico nelle città del mondo deve raddoppiare in questo decennio per diminuire le emissioni globali, in linea con il mantenimento del limite di aumento della temperatura a 1,5°C.** Senza questa azione, semplicemente non sarà possibile per i Paesi raggiungere l'obiettivo globale di almeno dimezzare le emissioni entro questo decennio.

La protezione climatica non può funzionare senza un cambio modale. Il trasporto locale deve diventare una buona alternativa alle automobili ... soprattutto, bisogna contare sulle persone".
Robert Seifert, giovane manutentore veicoli, Berlino

Raddoppiando l'uso del trasporto pubblico nell'ambito di una ripresa verde dovrebbe, entro il 2030, creare nuove decine di milioni di posti di lavoro nelle città in tutto il mondo (4,6 milioni nuovi posti di lavoro solo nelle circa 100 città del C40), tagliare le emissioni del trasporto urbano di più della metà e ridurre l'inquinamento dell'aria causato dai trasporti fino al 45%[2]. Proteggerebbe i lavoratori a basso reddito e quelli del settore dei servizi e collegherebbe i residenti delle città al lavoro, l'educazione e la comunità.

Questo documento mette insieme le **visioni chiave dalle interviste sul campo nelle città in tutto il mondo**, dei lavoratori dei trasporti, i funzionari comunali e i pendolari, riguardo ai bisogni dei sistemi di trasporto delle nostre città e il loro potenziale. Presenta **nuovi studi che sottolineano il potenziale di creazione di posti di lavoro locali in cinque città globali** che stanno facendo da guida, o hanno la volontà politica, per realizzare questo cambiamento nel trasporto pubblico. Porta avanti, inoltre, **nuovi sondaggi** che dimostrano il livello di sostegno pubblico per questo tipo di investimenti.

Gli intervistati hanno evidenziato i buoni progressi che sono già stati fatti per rafforzare l'accesso al trasporto pubblico nelle città, ma hanno anche descritto **gli ostacoli che bisogna superare per andare avanti.** Mancanza di finanziamenti, breve termine, disorganizzazione, infrastrutture vecchie, danneggiate, non adatte al cambiamento climatico, le scarse condizioni di lavoro e il morale basso, i tagli ai servizi e la privatizzazione: queste sono solo alcune delle problematiche che possono sminuire i nostri sistemi di trasporto pubblico, scoraggiando potenziali passeggeri, colpendo i lavoratori che fanno muovere le nostre società e le comunità che dipendono da loro, e rendendo più difficile il compito delle città di fornire servizi, oltre ad avere un impatto negativo sugli obiettivi climatici.

---

1 Nazioni Unite, "Il Segretario generale descrive l'ultimo rapporto dell'IPCC sul clima come "un codice rosso per l'umanità", sottolineando l''indiscutibile' evidenza dell'influenza dell'uomo", 9 agosto 2021; https://www.un.org/press/en/2021/sgsm20847.doc.htm
2 https://thefutureispublictransport.org/

Quello che la maggior parte dei lavoratori e dei pendolari vogliono è un trasporto pubblico affidabile, sostenibile, conveniente [e che fornisce] più e migliori posti di lavoro per i dipendenti".
Eric Phumlani, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg

La pandemia da COVID-19 ha avuto ulteriore impatto sia sui finanziamenti disponibili per il trasporto pubblico che sull'utilizzo dello stesso, proprio nel momento in cui abbiamo bisogno che aumentino entrambi. Ha anche rinforzato proprio quanto il sistema è importante per lavoratori da cui tutti dipendiamo. Mentre gli impiegati hanno generalmente la possibilità di lavorare da casa, in tutto il mondo abbiamo visto gente come gli operatori sanitari, i lavoratori del settore energetico, gli addetti alle pulizie e gli operatori socioassistenziali (così come gli stessi lavoratori del settore dei trasporti) che si sono affidati agli autobus, ai treni e alle metro durante la crisi. Questo sottolinea la mancanza di protezioni e di reti di sicurezza per i lavoratori informali del trasporto, con alcuni che sono stati lasciati in difficoltà durante i lockdown.

Al contrario, **i lavoratori dei trasporti, i funzionari comunali e i leader sindacali hanno descritto quanto trasformativo possa essere un importante cambio modale al trasporto pubblico**. Ciò significa investire, organizzare e far funzionare sistemi convenienti su cui le persone possono fare affidamento per arrivare dove hanno bisogno e dove vogliono andare in maniera sicura, confortevole e veloce. Quando il trasporto pubblico fornisce una reale alternativa, affiancato a meccanismi per incentivare l'allontanamento dalle automobili private, può produrre enormi benefici dal punto di vista del cambiamento climatico, la qualità della vita, la creazione di posti di lavoro (rendendoli più accessibili) e la promozione della giustizia sociale e di genere e della salute pubblica.

I passeggeri hanno la sensazione che è sicuro e conveniente ... che il trasporto pubblico è utile, è economico, le connessioni sono facili e il sistema è semplice da percorrere".
Jesus Sapien, Direttore Trasporti pubblici, Phoenix

Questi punti di vista sono confermati dai dati. **Nuovi modelli in cinque città globali mostrano che investire nel trasporto pubblico al livello necessario per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C creerebbe oltre 650.000 nuovi posti di lavoro di buona qualità nel trasporto pubblico solo in queste città e altri 650.000 posti di lavoro a livello mondiale.** I sondaggi in diverse città indicano che i cittadini prevedono la ripresa del loro uso del trasporto pubblico, ma vogliono vedere i sistemi di trasporto pubblico diventare più accessibili, convenienti ed estesi per aiutare i lavoratori a essere collegati ai posti di lavori e far funzionare meglio la società. Notevolmente, c'è un forte sostegno pubblico all'interno di diverse regioni per investire nel trasporto pubblico ed espanderlo a beneficio delle persone e del pianeta. E tali investimenti avrebbero benefici più ampi per la società, generando un impatto positivo sull'uguaglianza sociale, la sicurezza, la salute pubblica, la previdenza sociale, la qualità della vita, l'accesso al lavoro, l'educazione e lo sviluppo economico.
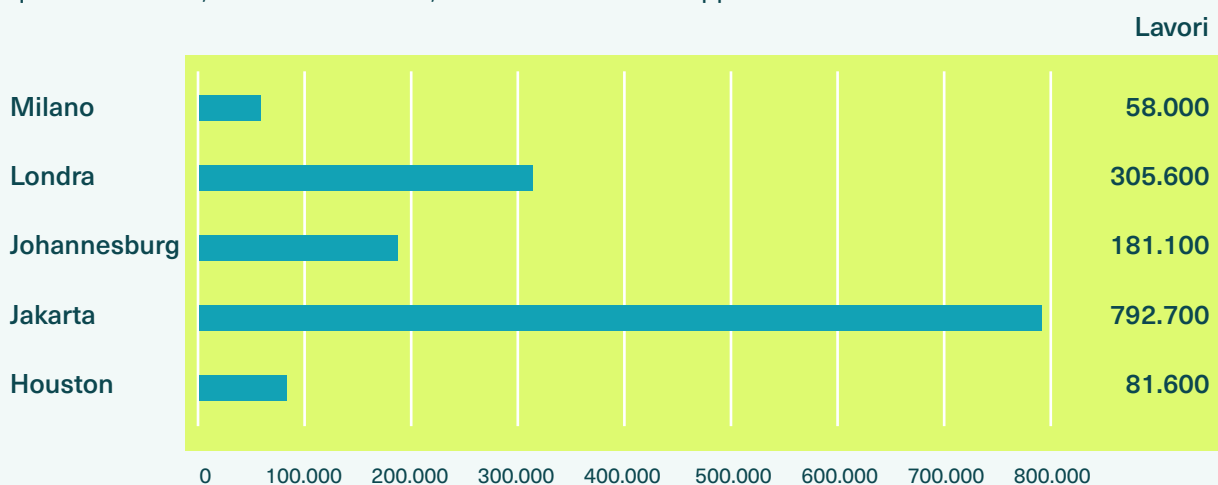
Grafico 1: Gli investimenti nel trasporto pubblico sono il motore per la creazione di posti di lavoro Investimenti in un trasporto pubblico che rispetta il clima crea centinaia di migliaia di posti di lavoro per le città e i rispettivi Paesi, 2021-2030.

Dato il bisogno urgente di agire, i sindacati dei trasporti, i sindaci di alcune delle città leader a livello mondiale, i lavoratori, i gruppi della società civile e i residenti delle città si sono uniti per **chiedere ai governi mondiali di essere più ambiziosi nei loro piani climatici** e dirigere la scala degli investimenti necessari per dare accesso a tutti a un trasporto pubblico pulito. In primo luogo, le città devono raddoppiare i viaggi che si effettuano con il trasporto pubblico e avanzare con la giusta transizione al trasporto a emissioni zero entro il 2030. Le città stanno già agendo, ma può essere fatto molto di più con il giusto sostegno da parte dei governi nazionali e le giuste collaborazioni a livello locale, portando le città insieme ai lavoratori e alle comunità che servono per completare una giusta transizione.

Le città disegnate, gestite e fatte funzionare per essere coerenti con un'economia a emissioni zero saranno posti fantastici. Saranno verdi, meno inquinate, più sicure e più accessibili".
Ben Plowden, Transport for London

FOTO: Stazione di Queen Street, North Hanover Street, Glasgow, Regno Unito, di Ross Sneddon | **FONTE:** Unsplash

Stuart Graham, del Glasgow Trades Union Council, ha spiegato che la pressione sul trasporto pubblico di Glasgow causata dalla realizzazione della COP26 illustrerà quanto siano disperatamente necessari investimenti, organizzazione e coordinazione per ottenere un sistema che funziona per le persone e per il pianeta. Ha chiesto che la conferenza sia il punto di partenza di un nuovo impegno per sostenere il trasporto pubblico nei prossimi dieci anni.

Sezione 2

INTRODUZIONE

Mentre i governi nazionali hanno fatto passi avanti nella definizione degli obiettivi per ritirare le automobili diesel e a benzina, obiettivi rigidi per aumentare i viaggi che si effettuano con il trasporto pubblico **mancano ampiamente dai revisionati contributi determinati a livello nazionale (NDC)** sanciti in base all'Accordo di Parigi[3]. Questo è in contrasto con le molte città che non solo hanno promesso di creare zone con traffico a zero emissioni entro il 2030, ma hanno anche identificato la necessità di aumentare i viaggi effettuati con il trasporto pubblico o quelli effettuati muovendosi a piedi o in bicicletta.[4]

Investimenti significativi sono richiesti per ampliare, migliorare e procedere con il trasporto pubblico a zero emissioni. Sono necessari 208 miliardi di dollari all'anno in questo decennio per le circa 100 città del C40 che insieme rappresentano il 25% del PIL mondiale. **Con trilioni attualmente spesi per stimolare l'economia in risposta al COVID-19, questa è un'opportunità per diminuire rapidamente le emissioni mentre si creano i tanto necessari posti di lavoro e si promuovono le economie locali.** In seguito al calo dei viaggi causato dal COVID-19, che ha portato alla perdita di guadagni per il trasporto pubblico proprio nel momento in cui sia l'utenza che i finanziamenti hanno bisogno di aumentare, ora stiamo constatando che i residenti delle zone urbane prevedono di ritornare all'uso del trasporto pubblico dopo la pandemia[5].

Come mostra questo documento, maggiori investimenti sono ora richiesti per ottenere il cambio modale. Questo è necessario se bisogna diminuire le emissioni globali e mantenere il massimo dell'innalzamento della temperatura a 1,5°C.

Tali investimenti generano anche importanti benefici economici e sociali. Il C40 e l'ITF hanno condotto un nuovo modello, concentrato su cinque città globali, per mostrare quanti posti di lavoro i nuovi investimenti pubblici possono creare sia nelle città che a livello nazionale in ciascun Paese. Contemporaneamente, i funzionari comunali, i lavoratori dei trasporti e i sindacati all'interno di 19 città a livello globale sono stati intervistati per raccogliere opinioni su come gli investimenti nel trasporto pubblico dovrebbero essere pianificati e coordinati, e come le operazioni dovrebbero essere gestite, per massimizzare i benefici per i passeggeri, i lavoratori, i residenti e la società in generale.

Le conclusioni forniscono importanti informazioni, che sottolineano le azioni che devono essere effettuate da chi prende le decisioni alla COP26 e oltre.

FOTO: Rider boda boda a Kampala, Uganda | **FONTE:** ITF

3 https://changing-transport.org/summary-analysis
4 https://www.c40.org/other/green-and-healthy-streets
5 Dati dei sondaggi condotti per conto del C40 da Clear Path Strategies

Sezione 3

LAVORI E ACCESSO A PIÙ POSTI DI LAVORO: COSA POTREBBERO REALIZZARE GLI INVESTIMENTI NEL TRASPORTO PUBBLICO

Il trasporto pubblico non è solo la chiave per evitare un catastrofico cambiamento climatico, **è un motore potente per la creazione di posti di lavoro.** Gli investimenti necessari per il cambio modale per mantenerci su un percorso che prevede un aumento massimo della temperatura globale di 1,5°C potrebbero creare milioni di posti di lavoro di buona qualità nelle città in tutto il mondo. Questo stimolerebbe anche le economie urbane, portando a un'ulteriore creazione di posti di lavoro.

Per far vedere in pratica cosa potrebbero significare esattamente gli investimenti, i modelli realizzati in cinque città (Londra, Jakarta, Milano Johannesburg e Houston) mostrano che **ogni città guadagnerebbe decine di migliaia di posti di lavoro tra il 2021 e il 2030 tramite gli investimenti nel trasporto pubblico** e le porterebbero sulla strada per raggiungere gli obiettivi climatici allineati con l'Accordo di Parigi. **Posti di lavoro aggiuntivi verrebbero creati a livello nazionale in ciascun Paese in cui ogni città è situata**, nel settore manifatturiero e nei servizi che sostengono e risultano degli investimenti pubblici. Ancora altri lavori saranno probabilmente creati dalla stimolazione delle economie urbane attraverso accesso aumentato all'occupazione, i servizi e le attività ricreative.

Londra, per esempio, guadagnerebbe 143.700 posti di lavoro nel trasporto pubblico mentre tutto il **Regno Unito** guadagnerebbe 161.900 posti di lavoro aggiuntivi, per un totale di oltre 300.000 posti di lavoro tra il 2021 e il 2030. Allineare il sistema di trasporto pubblico di **Johannesburg** con la politica per limitare l'aumento della temperatura a 1,5°C creerebbe 127.100 posti di lavoro nel trasporto pubblico in tutto il **Sudafrica**, con 54.000 di tali posti di lavoro nella stessa Johannesburg. Estrapolando questo dalle città in tutto il mondo significherebbe che gli investimenti in un trasporto pubblico che rispetta il clima creerebbero **milioni di posti di lavoro a livello globale**.
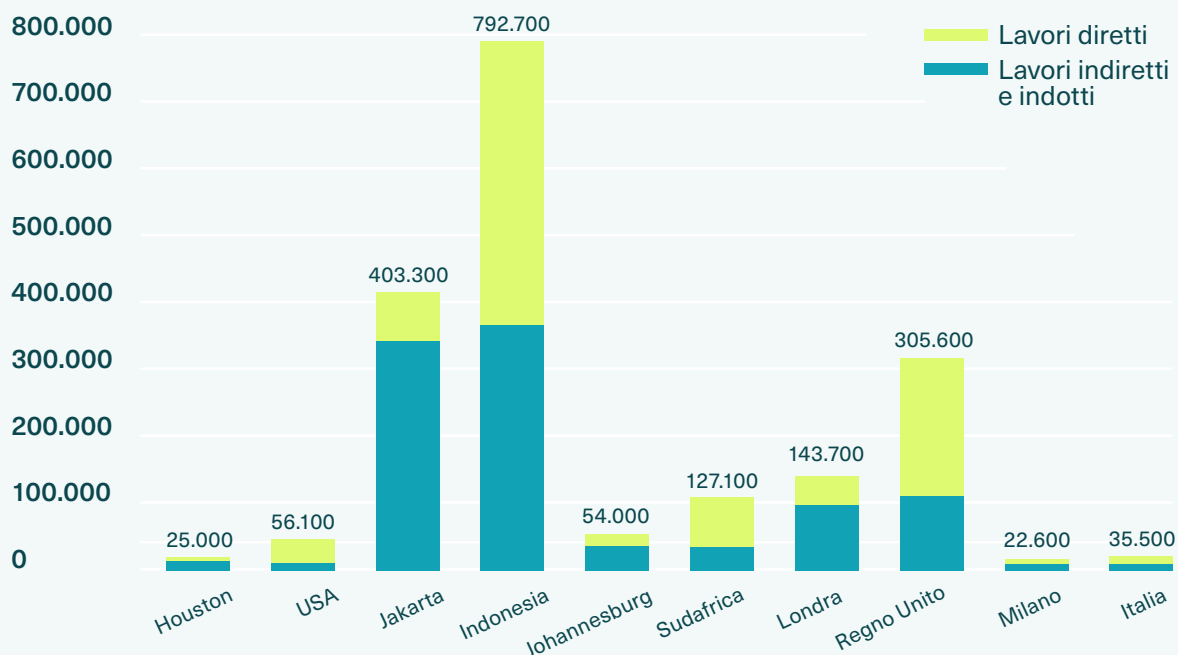
Grafico 2: Posti di lavoro creati con gli investimenti nel trasporto pubblico in linea con l'Accordo di Parigi in cinque città campione (nota: i posti di lavoro creati in un Paese includono quelli nella città).

È essenziale che il governo abbia una visione per il trasporto pubblico, costruendo una rete di trasporto pubblico quale miglior modo per affrontare la crisi climatica in termini di sistema di trasporto. In questo momento, molti governi stanno solo parlando del passaggio dalle automobili a benzina alle automobili elettriche ... ma, per affrontare la crisi climatica, il governo dovrebbe indicare che è molto importante avere un sistema di trasporto pubblico per ridurre l'uso dei veicoli personali".
SungHee Oh, Korean Public Services and Transportation Workers' Union (KPTU), Seoul

Gli investimenti nel trasporto pubblico genererebbero un misto di posti di lavoro diretti, indiretti e indotti sia nell'edilizia che nelle operazioni:

- **I posti di lavoro diretti** sono creati direttamente dai nuovi investimenti, attraverso l'edilizia o le operazioni. Questo includerebbe, per esempio, i nuovi posti di lavoro per la costruzione delle linee ferroviarie o per il funzionamento di ulteriori rotte.
- **Posti di lavoro indiretti** sono creati dal risultato della spesa in beni e servizi per l'edilizia e le operazioni. Questo includerebbe, per esempio, lavori nella produzione dei componenti per nuove linee ferroviarie.
- **Posti di lavoro indotti** sono creati da nuovi lavoratori che spendono in servizi quali il settore alimentare e al dettaglio, permettendo a questi settori di crescere grazie alla crescita dell'attività economica. Questo includerebbe, per esempio, la spesa in prodotti alimentari e vestiario da parte dei lavoratori dell'edilizia impiegati nella costruzione di nuove linee ferroviarie, o dai nuovi lavoratori dei trasporti.

All'interno delle cinque città, i modelli hanno mostrato che i lavori diretti ammonterebbero a quattro su dieci (42%) lavori totali creati. I rimanenti posti di lavoro sono indiretti e indotti, dimostrando come gli investimenti nel trasporto pubblico possano essere un motore dinamico per l'attività economica in senso lato.

L'enorme vantaggio di investire in un sistema a zero emissioni di carbonio, o che va verso le zero emissioni di carbonio, è che si ha tutto un insieme di altri benefici ... Stimola la catena di approvvigionamento nell'economia del Regno Unito, dove molti veicoli sono prodotti. Ha enormi benefici in termini di inquinamento dell'aria e di salute".
Ben Plowden, Transport for London

Oltre a generare posti di lavoro nei centri urbani, i modelli hanno mostrato un sostanziale numero di posti di lavoro generati a livello nazionale. **La creazione di posti di lavoro verrebbe divisa più o meno a metà tra le città stesse (49%) e il resto del Paese in cui si trovano (51%).** Esistono alcune variazioni a seconda di dove le industrie chiave di ogni Paese sono collocate. Per esempio, a Milano, città più industriale, più posti di lavoro (64%) verrebbero creati nell'area urbana.

Il modello ha anche considerato la creazione di occupazione nel settore dei trasporti attraverso la prospettiva del genere. La partecipazione delle donne all'impiego nel trasporto pubblico rimane ostinatamente bassa. Data l'odierna distribuzione dei posti di lavoro tra uomini e donne, solo un posto di lavoro su tre creati andrebbe a una donna (33%). Questo sottolinea **l'importanza di una politica dinamica per mettere fine alla segregazione e alla discriminazione basate sul genere nei lavori del trasporto pubblico e l'avanzamento di una giusta transizione**.

Il trasporto pubblico in quanto motore dei posti di lavoro e della crescita economica avrà bisogno di finanziamenti pubblici adeguati per funzionare in maniera appropriata. Finanziare i miglioramenti e l'espansione di cui abbiamo bisogno nel trasporto pubblico, nel corso del prossimo decennio e oltre, sarà fondamentale per salvare il mondo da una catastrofe climatica. E ogni dollaro, rupia, sterlina, euro o rand investito nel trasporto pubblico rappresenta un veicolo per la creazione di posti di lavoro, che genera lavoro per le persone in tutto il mondo.

Dobbiamo sviluppare l'infrastruttura come un insieme ... Abbiamo bisogno di veicoli adeguati e poi dobbiamo facilitare e rendere il cambio modale più attraente, in particolare per i pendolari. In questo modo, si avrà l'opportunità di passare dalla propria automobile privata al trasporto pubblico ... Abbiamo bisogno di un'accelerazione finanziaria per il trasporto pubblico locale e per le ferrovie ... dipende davvero dai finanziamenti".
Martin Burkert, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Berlino

FOTO: Passegeri sull'MRT, Jakarta, Indonesia, di Pradamas Gifarry | **FONTE:** Unsplash

Sezione 4

STORIE SUL CAMPO: L'IMPATTO CHE HANNO AVUTO LA CRISI CLIMATICA, IL COVID-19 E IL FLUSSO MONETARIO SUI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO

I violenti cicloni e tifoni, il fumo dagli incendi incontrollati delle foreste: in ogni città, gli intervistati hanno descritto le esperienze che stanno già vivendo a causa del cambiamento climatico. I danni si diffondono all'interno delle nostre economie, comunità e società, incluso nel trasporto pubblico.

I lavoratori di Johannesburg, per esempio, hanno spiegato come le **forti piogge** e le **forti tempeste** possono danneggiare i binari delle ferrovie e i veicoli, e causare il blocco degli autobus, non permettendo agli utenti di andare al lavoro. A Stoccolma, le maggiori precipitazioni hanno portato all'allagamento dei tunnel di entrata e uscita dalle stazioni e avuto impatto sulla rete degli autobus, mentre **eventi di nevicate estreme** possono stendere l'intero sistema dei trasporti. Tali incidenti hanno avuto impatto sull'affidabilità e la velocità del trasporto pubblico, e ciò può allontanare gli utenti dagli stessi servizi di cui abbiamo bisogno per affrontare la crisi climatica.

Una delle problematiche maggiori … è pianificare … come il nostro sistema potrà farcela con ulteriori eventi climatici estremi. Nessuno dei nostri sistemi di drenaggio o fognario … è progettato per sopportare … la quantità di acqua che probabilmente avremo in futuro. Quale sarà l'impatto di ciò sul sistema di trasporto pubblico?"
Sam Gurney, Trades Union Congress (TUC), Londra

Il cambiamento climatico ha anche implicazioni sulla **salute pubblica**. Un funzionario comunale ha descritto come le persone con problemi respiratori si sono spostate a Phoenix negli anni '70 e '80 per la sua aria pulita. La città ha ora grossi problemi di scarsa qualità dell'aria e il tasso di persone con asma sta salendo. Tra quelli colpiti, ovviamente, ci sono gli uomini e le donne che fanno muovere il trasporto pubblico. Al Cairo, una funzionaria sindacale che lavora all'ospedale ha spiegato come, con l'aumento delle temperature, abbia visto pazienti arrivare in ospedale, con problemi quali ipertensione e malattie cardiache, fare fatica a cause dell'impennata delle temperature.

Le condizioni di lavoro sono scarse, senza decenti protezioni o standard, l'impatto climatico può causare ulteriori danni. Gli intervistati a Manila e Cebu hanno spiegato come i lavoratori del trasporto sugli autobus del settore informale (i cosiddetti "jeepney"), che già guidano dalle 12 alle 16 ore al giorno, sono colpiti dall'aumento delle alte temperature estive. Come spiega la funzionaria sindacale Angelica Mata,

[Il] motore … dei jeepney tradizionali … ha [circa] 15-20 anni … è caldo ai loro piedi. [E nel calore] il sudore gli si asciuga addosso. Quindi è molto pericoloso per loro. E non possono fermarsi perché … devono continuare a pagare le bollette e la benzina e portare il salario a casa".

FOTO: All'interno di un jeepney a Davao, Filippine | **FONTE:** Piqsels

La conseguenza è sfinimento e morale molto basso tra i conducenti, che è un male per loro, per la sicurezza dei passeggeri e per il sistema di trasporto pubblico che si affida a loro.

> **I lavoratori del settore informale non hanno sicurezza lavorativa. Non hanno nulla, nessuna protezione ... Quindi il governo deve ... decidere se i lavoratori del trasporto informale devono avere previdenza e protezione sociale. Ciò porterà benefici ora e anche per il futuro".**
> Dennis Kamadi, Transport and Allied Workers' Union (TAWU), Nairobi

L'**infrastruttura** vecchia e danneggiata è un altro problema. Parte dell'infrastruttura del trasporto ferroviario di Berlino è stato in servizio per oltre 175 anni, mentre i servizi di Johannesburg e Durban sono stati interrotti a causa di atti vandalici e furto dei cavi. I lavoratori e i sindacati a Delhi, Mumbai e Lucknow hanno sollevato le proprie preoccupazioni riguardo allo smantellamento dei sistemi di trasporto pubblico e i pericoli per i lavoratori posti dalla privatizzazione, dall'appalto e dall'informalizzazione.

Più ampiamente, gli intervistati hanno sollevato preoccupazioni riguardo all'organizzazione e al coordinamento del trasporto pubblico, che in alcune città non stanno soddisfacendo i bisogni delle persone. Hanno descritto "l'incontrollata frantumazione" dei servizi a seguito di alcune forme di privatizzazione del trasporto pubblico. Il coordinamento è diventato un problema tra i multipli operatori in concorrenza, e i passeggeri vengono scoraggiati dall'impossibilità, per esempio, di usare facilmente un biglietto all'interno delle varie rotte gestite dai concorrenti.

> **In Sudafrica, la maggior parte delle persone usa il trasporto pubblico, ma a causa dell'inaffidabilità ... molta gente decide di prendere i propri mezzi di trasporto, ciò significa più automobili sulla strada ... Ci sono persone che sono al corrente [e] preoccupate per il cambiamento climatico. Ma ... se il trasporto pubblico non è affidabile, allora cosa si fa?"**
> Zenathi Mtshabe, lavoratrice degli autobus, Johannesburg

> È questione di soldi e volontà politica ... Il buonsenso è etichettato come radicale".
> Stuart Graham, Glasgow Trades Union Council

Gli intervistati descrivono **un misto di problematiche di fondo: i finanziamenti a breve termine collegati ai cicli politici** e a chi controlla le spese; pressione da parte di altri gruppi di interessi alle spese del trasporto pubblico; **politiche di privatizzazione e informalizzazione**, e in alcuni casi corruzione; e **approcci restrittivi che mettono il trasporto in una bolla**, non vedendo la connessione con le aree politiche quali l'ambiente, la salute e lo sviluppo.

FOTO: Treni sotto il Mandela Bridge a Johannesburg, Sudafrica, di Tembinkosi Sikupela | **FONTE:** Unsplash

E, ovviamente, la pandemia...

Sfortunatamente, a causa dell'impatto del COVID-19, 84 membri del personale hanno perso la loro vita. Nonostante questa perdita, il personale non ha mai smesso di lavorare ... e, in virtù di questo, il trasporto ferroviario ha continuato a funzionare ... L'ancora di salvezza di Mumbai, il trasporto ferroviario, ha continuato a fornire servizi alla gente".
Pradeep Ahire, lavoratore della metro, Mumbai

Il COVID-9 ha colpito il trasporto pubblico duramente nel momento in cui l'emergenza climatica sta rendendo il settore più importante che mai. La pandemia ha anche sottolineato quanto sia importante il sistema per i mezzi di sostentamento delle comunità locali.

Mentre il numero dei passeggeri è diminuito drasticamente, sia a causa delle ufficiali restrizioni che per le preoccupazioni dei passeggeri relative alla salute, gli intervistati hanno descritto come le persone siano passate ai veicoli privati.
Nelle città in cui le restrizioni si stanno allentando, la continua riluttanza a usare il trasporto pubblico ha conseguenze sul traffico. E ciò ha un enorme costo: nel 2017, si è stimato che il traffico avesse solo negli Stati Uniti un costo di 305 miliardi di dollari (un aumento del 10% dall'anno precedente)[6].

I sondaggi in diverse città indicano che i cittadini prevedono la ripresa del loro uso del trasporto pubblico, ma vogliono vedere i sistemi di trasporto pubblico diventare più accessibili, convenienti, sicuri ed estesi per aiutare i lavoratori a essere collegati ai propri posti di lavoro e la società a funzionare. Notevolmente, c'è un forte sostegno pubblico (una media dell'87% della popolazione nelle cinque città in cui si sono svolti i sondaggi) per dare priorità agli investimenti e l'espansione del trasporto pubblico a beneficio delle persone e del pianeta.[7]

È importante capire chi ha continuato a usare il trasporto pubblico, anche nel picco della pandemia: generalmente lavoratori con salario minimo, spesso quelli in prima linea per l'emergenza causata dal COVID-19. Questo evidenzia che, **per molte delle persone su cui le nostre comunità si affidano (quelli che fanno funzionare gli ospedali e le cliniche mediche, quelli che si prendono cura delle persone fragili e mantengono pulite le nostre città), il trasporto pubblico non è una scelta**. È la sola opzione che hanno. Ed è importante che si abbia un sistema che li serve come loro servono noi.

Con il COVID-19, dato che meno persone hanno preso i mezzi di trasporto pubblici, è veramente chiaro che c'è molto più traffico sulle strade. Si può decisamente vedere come le due cose sono collegate".
James Glimco, Teamsters Local 777, Chicago

Le persone che usano i nostri servizi sono le persone che ne hanno più bisogno. Lo abbiamo decisamente visto durante la pandemia. Abbiamo visto operatori sanitari, lavoratori del settore alberghiero, chi lavora nell'edilizia ... Questi non sono "passeggeri per scelta". Non hanno avuto l'opzione di lavorare da remoto. Il trasporto pubblico era assolutamente l'unico modo per poter muoversi, specialmente per raggiungere i loro lavori e le scuole, e in secondo luogo per fare shopping, la spesa e andare alle visite mediche".
Jesus Sapien, Direttore Trasporti pubblici, Phoenix

La pandemia ha sia avuto impatto sui finanziamenti che esposto i punti deboli dei sistemi attuali. Londra, per esempio, si affida massicciamente ai guadagni ottenuti tramite le tariffe degli utenti perché non riceve il giusto livello di finanziamenti dal governo per le operazioni del trasporto pubblico da cui altre città traggono beneficio. I guadagni ottenuti dalle tariffe sono crollati all'inizio della pandemia, quando i londinesi hanno seguito le direttive del governo di rimanere a casa ed evitare qualsiasi spostamento se non essenziale. **Nonostante il crollo della domanda, Transport for London (TfL) ha mantenuto i servizi funzionanti in modo che fossero disponibili per coloro che dovevano effettuare viaggi essenziali, e per evitare che i passeggeri voltassero le spalle ad un servizio su cui non potevano fare affidamento.**

6 https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-07/new-study-of-global-traffic-reveals-that-traffic-is-bad
7 Il C40 ha commissionato sondaggi sulle percezioni sul trasporto pubblico a Jakarta, Johannesburg, Londra, Milano e Phoenix fino a settembre 2021.

Quello che le persone vogliono quando vengono ... è un sistema [di trasporto pubblico] sicuro, affidabile e ordinato. Se si iniziano a tagliare i servizi [a causa del COVID-19] ... si entra potenzialmente in questo circolo in cui le persone si fidano di meno del sistema, non lo usano, quindi non pagano il biglietto, e perciò si finisce in un circolo in discesa in cui si tagliano i servizi in maniera progressiva".
Ben Plowden, Transport for London

Tuttavia, TfL si è trovata con un enorme ammanco, con gravi conseguenze sia per il pagamento delle spese imminenti che per il mantenimento degli investimenti a lungo termine. Anche se il governo del Regno Unito ha offerto successivamente dei finanziamenti aggiuntivi, i sindacati hanno obbiettato riguardo alcune delle condizioni, che temono possano portare a un aumento delle tariffe, tagli di posti di lavoro e attacchi alle condizioni di impiego. Con la ripresa dalla pandemia e la crisi climatica, i governi dovrebbero fornire finanziamenti e sostegni per migliorare il trasporto pubblico e nel contempo renderlo più conveniente, in modo da raggiungere il cambio modale di cui abbiamo bisogno per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C.

Gli intervistati nelle città come Johannesburg hanno raccontato di operatori del trasporto pubblico, inclusi quelli di proprietà e gestione private, che hanno smesso di lavorare durante i lockdown, lasciando il trasporto informale quale unico mezzo per riempire i buchi. E **i lavoratori informali specialmente sono stati troppo spesso lasciati senza un'entrata o assistenza sufficiente durante i lockdown**, forzati a cercare altri mezzi per sopravvivere e, nei casi peggiori, si sono trovati criminalizzati per accattonaggio. Questo ribadisce il bisogno di un sistema con finanziamenti pubblici sostenibili e lavoro formalizzato con le adeguate protezioni per i lavoratori.

FOTO: Autista degli autobus a Londra, Regno Unito, di Just Jack | **FONTE:** Unsplash

Specialmente durante l'inizio della pandemia lo scorso anno, a causa della perdita di opportunità di lavoro per i conducenti, praticamente facevano l'elemosina per strada. Chiedevano aiuto ai cittadini per poter sopravvivere. La risposta del governo alla loro ricerca di aiuto e assistenza è stata, soprattutto in risposta al fatto che stessero facendo l'elemosina per strada, di metterli tutti in prigione".
Ernesto Cruz, National Confederation of Transport Workers' Unions (NCTU), Manila

PERCHÉ È ESSENZIALE UNA GIUSTA TRANSIZIONE AD AUTOBUS A EMISSIONI ZERO

Molti dei lavoratori e dei funzionari sindacali intervistati hanno sollevato il collegamento tra le iniziative contro il cambiamento climatico e l'elettrificazione, e il rischio di rendere obsoleti alcuni lavori. Hanno evidenziato il loro sostegno per un trasporto pubblico con maggiore efficienza energetica in quanto loro stessi sono esposti ad alti livelli di rischio a causa dell'inquinamento dell'aria. Ma ci deve essere una giusta transizione che sia inclusiva, crei posti di lavoro e riduca le disuguaglianze.

Ci sono molti lavori altamente qualificati ... e tutti questi lavoratori dovranno essere nuovamente formati ... Cosa gli succederà con l'elettrificazione? Vogliamo che [questi lavoratori] restino impiegati, ma devono essere formati, in modo che possano svolgere lavori simili allo stesso livello. Non si può chiedere ai meccanici che fanno un lavoro altamente qualificato oggi di farne uno poco qualificato in futuro".
Angelo Piccirillo, Federazione Italiana Lavoratori Trasporti (FILT CGIL), Milano

FOTO: Stazione metro a Milano, Italia, di Josè Maria Sava | **FONTE:** Unsplash

Sezione 5

UN APPROCCIO TRASFORMATIVO AL TRASPORTO PUBBLICO

Ogni governo dovrebbe riconoscere il ruolo fondamentale del trasporto pubblico nella società. Si dovrebbe parlare di più di come il governo può rafforzare il sistema di trasporto pubblico per la gente comune, non per i ricchi".
SungHee Oh, KPTU, Seoul

Il modo per ridurre le emissioni di gas serra è rendere [la riduzione della guida] possibile; per far sì che questo sia giusto e ragionevole bisogna avere buone alternative".
Daniel Firth, C40 ed ex-funzionario comunale

I leader globali devono riconoscere quanto sia importante il modo in cui si viaggia nella lotta contro il cambiamento climatico, e per la vita di tutti i giorni. Gli intervistati hanno enfatizzato il bisogno di **sistemi di trasporto pubblico a cui le persone possono sempre fare affidamento per essere portate dove hanno bisogno**. Tali sistemi devono essere costruiti per servire le comunità che già dipendono da loro e allo stesso tempo diventare un'opzione possibile per molte altre persone. I passeggeri e le nostre comunità hanno bisogno di lavoratori del trasporto pubblico con buone condizioni di lavoro e sicurezza lavorativa.

Il trasporto non deve essere barattato con il sostegno per aree quali salute, educazione e sicurezza sociale. I servizi pubblici devono essere visti come indipendenti, e organizzati in quanto tali. Mentre investiamo nel trasporto pubblico dobbiamo accettare una visione a lungo termine, tenendo conto dell'impatto sia del cambiamento sociale che di quello climatico. Investendo nell'infrastruttura e in operazioni resistenti alle mutevoli condizioni atmosferiche, riduciamo il rischio di costi inaspettati e interruzioni dovute ad ammodernamento e danni in futuro. E, con la pandemia che accelera il lavoro da remoto per molti impiegati, dobbiamo pianificare dove e quando è probabile che le persone viaggino.

Un sistema a zero emissioni di carbonio o che va verso le emissioni zero è un ... vantaggio per tutti. Ottieni benefici ambientali, ma anche benefici molto significativi a livello sociale ed economico... Città compatte, collegate e pulite ... [saranno] sostenibili sia da un punto di vista ambientale che sociale ed economico".
Ben Plowden, Transport for London

Ci sono decisamente forti esempi da trarre dai sistemi di trasporto pubblico nel mondo. TfL, per esempio, ha raggiunto un cambio modale significativo, con spostamenti a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico che rappresentano circa due terzi degli spostamenti totali, rispetto alla metà che erano quando l'autorità pubblica è stata formata nel 1999. TfL è anche all'interno dell'organizzazione, la gestione e l'operazione dell'intero sistema di trasporto di Londra, incluso nel disincentivare l'uso delle automobili, e può condividere con le altre città cosa ha imparato, guardando cosa si può fare meglio a seconda delle specifiche circostanze di ciascuna città. Il trasporto pubblico non è una gara. Condividendo gli approcci e le idee tra di loro, le città possono, con gli adeguati investimenti e sostegno, muoversi velocemente per rafforzare i loro sistemi.

Allo stesso tempo, **gli intervistati hanno enfatizzato il bisogno di tutele e di un esame efficace**, per aumentare la fiducia del pubblico in nuovi sostegni e fare in modo che i finanziamenti portino a un cambio reale di cui il nostro pianeta e la società hanno bisogno.

COSTRUIRE SULLA BASE DEGLI ESEMPI POSITIVI: PHOENIX

A Phoenix, una città che copre una grande area e dove la maggior parte dei viaggi sono fatti con veicoli privati, gli elettori hanno appoggiato maggiori investimenti nel trasporto pubblico nel 2015. I funzionari comunali hanno spiegato come, avendo già investito in una flotta di veicoli più pulita, hanno iniziato ad aggiungere rotte, integrando corse più presto e più tardi durante la giornata, aumentando la frequenza e coordinando gli orari degli autobus e dei tram. Hanno discusso gli approcci con la comunità locale e incluso la posizione delle comunità più fragili nell'organizzazione. Con le temperature che raggiungono nuove massime, hanno guardato come rendere il trasporto pubblico più attraente, con iniziative come le fermate all'ambra, in modo che le persone possano aspettare e prendere gli autobus in maniera più confortevole. Questa strategia ha visto l'aumento del numero dei passeggeri prima della pandemia e un riscontro positivo tra le persone che non avevano usato il trasporto pubblico in passato.

FOTO: Fermata del tram a Phoenix, USA, di Judy Hedding | **FONTE:** Tripsavvy

Sezione 6

CONCLUSIONI

Da questo studio si evince che ci sono diverse e significative **sfide** da affrontare, ma che i benefici (per i nostri lavori, il nostro clima e il nostro futuro) dell'impegno nei confronti del trasporto pubblico nelle città in tutto il mondo sono molto importanti.

Il trasporto pubblico è una soluzione economica, sociale e climatica: i leader, i funzionari e i lavoratori dei trasporti delle città lo sanno e stanno già proteggendo e promuovendo il modo in cui ci muoviamo nelle nostre città, lavorando duramente per mantenere le comunità sicure, collegate, sane e felici. Possiamo vedere dal nostro studio che le persone che vivono nelle città riconoscono, apprezzano e sostengono ampiamente questo.

Dobbiamo guidare e saldamente appoggiare la dedizione e il talento dei leader, dei funzionari e dei lavoratori dei trasporti delle città fornendo sostegno finanziario immediato, a lungo termine e stabile da parte del governo. Per raddoppiare la percentuale dei viaggi del trasporto pubblico nelle città e mantenerci nel percorso che permette l'aumento del riscaldamento globale massimo di 1,5°C, è necessario che i governi nel mondo si facciano avanti, agiscano e prendano decisioni finanziarie coraggiose. Il momento di agire è ora. Il futuro è il trasporto pubblico.

FOTO: Due bambine a una fermata dell'autobus a Varsavia, Polonia, di Oska26 | **FONTE:** iStock

Raccomandazioni

1. Città, metropoli e regioni hanno bisogno di sostegno finanziario immediato, **a lungo termine e stabile** da parte del governo per poter realizzare:

   Trasporto pubblico sicuro, frequente, conveniente e accessibile in 10 minuti a piedi dalle case dei residenti di tutte le città.[8]

   Una ripresa verde e giusta che collettivamente raddoppia la porzione dei viaggi del trasporto pubblico nelle città e avanza una transizione giusta al trasporto pubblico a emissioni zero entro il 2030.[9]

   L'accesso al lavoro e migliori condizioni di salute e qualità della vita per tutti nel mondo dopo la pandemia, raggiungendo i traguardi dell'obiettivo 11 di sviluppo sostenibile dell'ONU di rendere le città inclusive, sicure, resilienti e sostenibili.

2. Incoraggiamo i leader nazionali ad **aumentare urgentemente la loro ambizione sul trasporto pubblico urbano in linea con questi obbiettivi quali parte dei loro contributi determinati a livello nazionale** e immediatamente definire un percorso per realizzarli entro un anno in quanto parte dei loro piani economici. Questo significherebbe usare strumenti legislativi e finanziari adeguati e agili per realizzare la scala di investimenti pubblici richiesti per un impegno significativo al cambio modale al trasporto pubblico. Quale sistema integrato, il trasporto pubblico richiede una strategia di governo olistica. I governi nazionali, le autorità locali, i sindaci e le istituzioni internazionali devono lavorare insieme per garantire l'accesso equo al trasporto pubblico per tutti, assicurando una transizione verde e giusta.

3. Tutti i lavoratori che continuano a far muovere il nostro trasporto pubblico, del settore formale e di quello informale, dovrebbero essere coinvolti nell'organizzazione e l'implementazione dei sistemi estesi, inclusa l'elettrificazione, **con lo scopo di creare e sostenere posti di lavoro dignitosi, verdi e formali**, con condizioni di lavoro, salari, standard e diritti buoni.

Leggere e condividere la dichiarazione della coalizione globale de Il futuro è il trasporto pubblico.

8 Questa visione è ispirata dall'indicatore "Le persone vicino a mezzi pubblici frequenti" dell'Institute for Transportation and Development Policy: https://naindicators.itdp.org/.

9 I dati di McKinsey suggeriscono che 40-80% dei chilometri percorsi nelle città devono essere fatti a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C. Usando i rapporti attuali, questo è circa il 30-60% per trasporto pubblico. I dati prima della pandemia (2019) dell'Environmental Insights Explorer di Google indicano che una media del 29% della distanza coperta in 60 città è rappresentata dal trasporto pubblico.

Metodologia

Questo resoconto si basa su modelli e interviste realizzati tra luglio e settembre 2021.

Dettagli completi sulla metodologia adottata nei modelli e i risultati ottenuti sono disponibili online ai seguenti link: https://www.itfglobal.org/en/reports-publications, https://www.c40knowledgehub.org e https://thefutureispublictransport.org/.

Sono state effettuate interviste semistrutturate con lavoratori dei trasporti e funzionari comunali e sindacali di 19 città: **Berlino, Cairo, Cebu, Chicago, Delhi, Durban, Glasgow, Jaipur, Johannesburg, Londra, Lucknow, Manila, Milano, Mumbai, Nairobi, Phoenix, Seoul, Stoccolma e Vancouver.**

Ringraziamenti

Vorremmo ringraziare tutti coloro che hanno investito il proprio tempo e la propria esperienza in questo studio. In particolare, apprezziamo il sostegno fornito dai rappresentanti di AIRF, C40 Cities, DMKS, EVG, FILT CGIL, GUPTAW-C, IBT, JMSKS, KPTU, NCTU, SATAWU, TAWU, UP-MREU, il Glasgow Trades Union Council, il Trades Union Congress del Regno Unito, il dipartimento dei trasporti pubblici della città di Phoenix, Transport for London e Friends of the Earth Scotland.

Vorremmo inoltre ringraziare in modo particolare l'Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico (UITP) per l'assistenza nel fornirci i dati sui sistemi di trasporto pubblico in tutto il mondo.